

Vater und Sohn, Wale und Robben: die Familie Rickmers von Föhr und ihre Beteiligung am niederländischen Wal- und Robbenfang im 19. Jahrhundert (1830-1841)

Schokkenbroek, Joost

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schokkenbroek, J. (2011). Vater und Sohn, Wale und Robben: die Familie Rickmers von Föhr und ihre Beteiligung am niederländischen Wal- und Robbenfang im 19. Jahrhundert (1830-1841). *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 34, 241-255.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65987-5>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

FISCHEREI UND WALFANG

► JOOST SCHOKKENBROEK

Vater und Sohn, Wale und Robben

Die Familie Rickmers von Föhr und ihre Beteiligung am niederländischen Wal- und Robbenfang im 19. Jahrhundert (1830–1841)

Einführung

Während der Glanzperiode des niederländischen Wal- und Robbenfangs – im 17. und 18. Jahrhundert – verließen viele Tausend Seefahrer alljährlich ihre Heimathäfen, um diese Meeressäuger in den arktischen Gewässern zu jagen. Im 17. Jahrhundert waren es ausschließlich Holländer, die zur Bemannung der Schiffe eingesetzt wurden. Oft stammten sie aus dem unmittelbaren Bekanntenkreis des Kapitäns.

Dies änderte sich im nächsten Jahrhundert, als es zunehmend schwieriger wurde, geeignete Mannschaften zu finden. Eine große Zahl von Einwanderern aus Skandinavien, Polen und Norddeutschland kam auf der Suche nach Arbeit nach Holland, wo die Wirtschaftszweige Schifffahrt und Handel unzählige Arbeitsmöglichkeiten boten. Von da an waren Schiffsbesatzungen auf Walfang oft deutscher Abstammung; man hat errechnet, dass zwischen den Jahren 1770 und 1800 nicht weniger als 60% aller Walfänger aus Deutschland stammten.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts jedoch hatten Kriege und die harte Konkurrenz (besonders aus England) fast alle niederländische Seefahrt und somit auch den Walfang zum Erliegen gebracht. Erst um das Jahr 1815 wurden der Wal- und Robbenfang wieder aufgenommen, wenn auch in weit bescheidenerem Ausmaß als in den vorangegangenen Jahrhunderten.¹ Und wiederum wurden von den niederländischen Walfangunternehmern deutsche Arbeitskräfte eingesetzt.

Als Ausschnitt meiner Doktorarbeit zum niederländischen Wal- und Robbenfang des 19. Jahrhunderts stelle ich in diesem Beitrag die Tätigkeit deutscher Walfänger auf diesen arktischen Expeditionen vor, insbesondere die Arbeit zweier Walfänger von der Insel Föhr. Diese beiden waren, jeder in seiner besonderen Situation, von großer Bedeutung für den Wal- und Robbenfang. Zugleich sind sie wichtig für unser Verständnis der Führung und Organisation dieser maritimen »Industrie« vor rund 170 Jahren.

Wiederaufnahme des Walfangs

Zwischen 1795 und 1813 waren die Niederlande dem Willen des Kaisers Napoleon Bonaparte unterworfen. Das Land war von französischen Truppen besetzt und der maritime Handel fast vollständig zum Erliegen gekommen. Im Jahre 1813 kehrte Prinz Wilhelm von Oranien aus England nach Scheveningen zurück und bestieg zwei Jahre später als König Wilhelm I. den niederländischen Thron. Eines der ersten Dokumente, die er unterschrieb, befasste sich mit der Förderung einer möglichen Wiederaufnahme des Wal- und Robbenfangs nicht nur in den üblichen arktischen Gewässern, sondern auch in den südlichen Ozeanen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein Prämiensystem entwickelt, das auf drei Elementen basierte: Eine Zulage von 2000 Gulden wurde bereitgestellt, sobald das Walfangschiff ausgerüstet und im Begriff war, den Hafen zu verlassen. Noch einmal 2000 Gulden sollten ausgezahlt werden bei der Rückkehr des Schiffes. Die dritte Zulage – in Höhe von bis zu 5000 Gulden – sollte ausgezahlt werden, falls das Schiff vollkommen leer (*in wanvangst*, wie man sagte) zurückkehren sollte.

Unternehmer aus Amsterdam und Wormerveer

Angefacht durch die finanzielle Unterstützung des Königs entschlossen sich einige Unternehmer aus Amsterdam und Harlingen (sowie, aber in weitaus geringerer Zahl, aus Rotterdam) zur Wiederaufnahme der Fangaktivitäten. Während des gesamten 19. Jahrhunderts bildeten diese drei Orte die Zentren des Wal- und Robbenfangs. Der Amsterdamer Kaufmann Barend van Spreekens war der erste, der sich ein Schiff eigens für den Walfang zulegte. 1815 erstand er die damals 50 Jahre alte GROENLAND bei einer Versteigerung. Van Spreekens setzte dieses Schiff einige Jahre, von 1815 bis 1819, ein (vgl. Tabelle 1).

Dank primärer Quellen wissen wir Einiges von den Aktivitäten und Fängen dieses Schiffes. Darüber hinaus verfügen wir über Daten in Bezug auf die Besatzung, und das Stadsarchief Amsterdam hütet Aufzeichnungen zu den Hafenmeistern. In diesem Archiv fand ich nicht weniger als neun Besatzungslisten. Auf diesen Listen sind mehrere Hundert Namen von Walfängern aufgeführt, die vom Amsterdamer Hafen aus an Bord der GROENLAND aufgebrochen sind. Nicht nur deren Namen sind verzeichnet, auch Rang, Alter sowie Heimatland oder Geburtsort werden genannt.

Van Spreekens war nicht sehr erfolgreich in seinen Versuchen, sich mit dem Wal- und Robbenfang ein Vermögen zu verdienen. Über einen Zeitraum von fünf Jahren konnte seine Besatzung nur vier Wale erlegen. Die Kosten (Schiffsausrüstung, Besoldung der Bemannung, Versicherungsprämien usw.) müssen weitaus höher gewesen sein als die Einnahmen.

Die Besatzungslisten enthalten Informationen über die Größe und Zusammensetzung der Mannschaft. Auch findet man in ihnen Daten zur Entlohnung. So ließen sich die Kosten pro Monat hochrechnen, ebenso – schätzungsweise – jene pro Reise, da auch Auskünfte über die Reisedauer zur Verfügung stehen. Tabelle 2 zeigt die Mannschaftsgrößen (mit Kapitän) pro Jahr und die Zahl der eingestellten deutschen Walfänger. Ihre Anzahl ist groß, wobei die überwiegende Mehrheit der Ausländer aus Oldenburg und Umland stammte.

Abb. 1a (rechts) König Wilhelm I. der Niederlande (1772–1843), während seiner Herrschaftszeit ein großer Förderer von Handel und Schifffahrt. Stich von Willem van Senus (1773–1851), um 1820. (Slg. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

Abb. 1b (unten) Detail aus dem Stich von van Senus, das sowohl die Heringsfischerei als auch den Walfang zeigt. Zur Förderung dieser beiden »maritimen Industrien« führte König Wilhelm I. ein großzügiges Prämiensystem ein. (Slg. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)



Jahr	Kapitän	Schiff	Typ	Ziel	Ergebnis/Bemerkung
1815	Broertjes, Jacob	GROENLAND (Bau vor 1764)	Fleute	Ostgrönland	–
1816	Broertjes, Jacob (7.4.–15.8.)	GROENLAND	Pinke	Ostgrönland	2 Wale, 40 <i>kwartelen</i> Öl (= 57 Fässer)
1817	Broertjes, Jacob	GROENLAND	Pinke	Ostgrönland	–
1818	Broertjes, Jacob	GROENLAND	Pinke	Ostgrönland	–
1819	Broertjes, Jacob	GROENLAND	Pinke	Ostgrönland	2 Wale, 70 Fässer Öl
Gesamt					4 Wale, 127 Ölfässer

Tabelle 1 Walfangreisen nach Grönland, ausgerüstet von Barend van Spreekens, 1815–1819.²

Jahr	Besatzung	Niederl.	Ausländer	Deutsche	Anteil	von Föhr
1815	44	32	12	11	25%	–
1816	51	32	19	11	22%	1 (Johannes Jensen, Matrose)
1819	51	38	13	11	22%	4 (Bord Jurgens, 2. Zimmermann; Nan- ning Olufs, Matrose; Nahmen Arfsten, Ma- trose; Jung N. Ocken, Matrose)
Gesamt	146	102	44	33	23%	5

Tabelle 2 Mannschaftsgrößen der GROENLAND 1815–1819 nach Quellen im Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief waterschout 38, Nrn. 95 (5. April 1815), 99 (26. März 1816), 110 (22. März 1819).

Im Februar 1820, verkaufte van Spreekens sein Walfangschiff GROENLAND für 6000 Gulden an Jan Vas (1773–1824), Kaufmann in Wormerveer (etwa 20 Kilometer nördlich von Amsterdam). Vas seinerseits rüstete das Schiff in den Jahren ab 1820 aus (siehe Tabelle 3)³ und war letztendlich erfolgreicher als van Spreekens. Interessanterweise hat seine Witwe das Schiff 1825 für seine letzte Fahrt in die Walfanggewässer noch einmal ausgerüstet. In den zwei darauffolgenden Jahren wurde die GROENLAND im norwegischen Holzhandel eingesetzt.

Auch hier gaben die Archive in Amsterdam Auskunft über die Zusammensetzung der Besatzung der GROENLAND (vgl. Tabelle 4). Die Zahl der Ausländer – und besonders die der deutschen Walfänger – ist erstaunlich hoch. Die Mehrzahl dieser Walfänger stammte wiederum aus der Region um Oldenburg. Sehr oft finden sich Orte wie Hude, Schöнемur (Schöнемoor), Gunderkeze (Ganderkesee) und Oldenburg selbst genannt.

Jahr	Kapitän	Schiff	Typ	Ziel	Ergebnis/Bemerkung
1820	Oom, Frans	GROENLAND	Pinke	Ostgrönland	keine Wale
1821	Oom, Frans	GROENLAND	Pinke	Davisstraße	Fang 6 Wale
1822	Oom, Frans	GROENLAND	Pinke	Davisstraße	Fang 2 Wale
1823	Oom, Frans	GROENLAND	Pinke	Davisstraße/ Grönland	Rückfahrt 11 Wale
1824	Oom, Frans	GROENLAND	Pinke	Davisstraße	keine Wale
1825	Oom, Frans	GROENLAND	Pinke	Davisstraße	keine Wale
Gesamt					19 Wale

Tabelle 3 Walfangreisen nach Grönland und der Davisstraße, ausgerüstet von Jan Vas & Co., Wormerveer, 1820–1825.⁴

Jahr	Besatzung	Niederl.	Ausländer	Deutsche	Anteil	von Föhr
1820	46	34	12	6	13%	–
1821	46	25	21	20	43%	–
1822	46	24	22	21	46%	–
1823	47	21	26	25	53%	1 (Boij Boijssen, 2. Harpunier)
1824	46	24	22	22	47%	–
1825	45	22	23	21	47%	2 (Boij Boijssen, 1. Ma- trose; Nickels Fedders, 1. Harpunier)
Gesamt	276	150	126	115	42%	3

Tabelle 4 Besatzungsgrößen und -zusammensetzung der GROENLAND 1820–1825 nach Quellen im Stadsarchief Amsterdam (SAA), Archief waterschout 38, Nrn. 113 (22. März 1820), 116 (23. Februar 1821), 118 (23. Februar 1822), 120 (7. März 1823), 122 (20. Februar 1824), 124 (25. Februar 1825).

Unternehmer aus Harlingen

Amsterdam und Wormerveer waren nicht die einzigen Städte, die den Walfang wieder aufnahmen. Um die Zeit, als van Spreeken und Vas die Initiative ergriffen, begannen auch einige Unternehmer in Harlingen in der Provinz Friesland auf Wal- und Robbenfang zu gehen. Kaufmann Barend Visser & Sohn waren schon seit 1760 im Walfang beschäftigt gewesen. Nach der napoleonischen Ära griffen Visser & Sohn den Wal- und Robbenfang wieder auf und rüsteten die SPITSBERGEN für nur zwei Fahrten (1822 und 1823) aus.

1824 gründete sich in Harlingen eine Walfangfirma. Die Groenlandsche en Straatdavidse Visscherij Sociëteit (im Folgenden: Sociëteit) schaffte es, sich etwa zehn Jahre über Wasser zu halten. Von Anfang an legten die Geschäftsführer ein großes Interesse und große Begeisterung an den Tag. Sie gaben Aktien aus und stifteten damit 100 000 Gulden an Kapital. Die Sociëteit

besaß mehrere Gebäude in Harlingen, Lagerhäuser, in denen man die Produkte aus der Wal- und Robbenindustrie – z.B. Öl, Fischbein und Pelze – einlagerte, bis sie versteigert werden konnten.

Firmenaufzeichnungen fehlen, man findet sie weder in Gemeinde- noch in Provinz- oder nationalen Archiven. Dennoch ermöglicht es eine Fülle von Quellen in den genannten Archiven, wenigstens einen Teil der Firmentätigkeiten zu rekonstruieren. Diese Quellen beruhen auf Korrespondenz, Protokollen des Stadtrats und auf dem Erlös der zwischen 1831 und 1834 abgehaltenen Versteigerungen. Leider wurden keine Besatzungslisten mehr vorgefunden. Deswegen kann man keine genauen Aussagen treffen über die Anwesenheit deutscher Walfänger an Bord dieser friesischen Schiffe auf ihrem Weg in die Arktis.

Im Herbst 2010 hatte ich das Vergnügen eines Besuchs im Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum in Wyk auf Föhr, das über eine hochinteressante Sammlung an Artefakten zum Wal- und Robbenfang verfügt. Die Bibliothek beherbergt außerdem u.a. eine Sammlung von Schiffsjournalen der Jahre 1830–1840 und 1846–1848. Diese Journale, von denen die meisten auf Niederländisch verfasst sind, umfassen – als Paket gebündelt – insgesamt etwa 300 Seiten.⁵

Von elf Fangreisen sind von Hendrik Rickmers verfasste Journale überliefert. Sie enthalten eine Fülle von Daten zum Wal- und Robbenfang, zu Fahrtrouten und zum Leben an Bord der Schiffe. Sie seien deshalb näher vorgestellt, ebenso zwei Mitglieder der Familie Rickmers, die für die Entwicklung des niederländischen Wal- und Robbenfangs von Bedeutung gewesen sind. Hendrik Rickmers selbst diente der Sociëteit fünf Jahre lang, von 1830–1834, als Kapitän der SPITSBERGEN und konnte in diesem Zeitraum auf imponierende Fangzahlen verweisen (siehe Tabelle 5).

Jahr	Ziel	Fänge	FM	Quellen/Bemerkungen
1830	Jan Mayen, Spitzbergen	1375 Robben	1411 Robben	(Nederlandsche Hermes, III, 78); (Leeuwarder Courant, 17. August 1830 – bezeichnet SPITSBERGEN [II] als <i>pink</i>); Dokument im Gemeentearchief Harlingen; Schiffsjournal, FM
1831	Jan Mayen, Spitzbergen	4000 Robben	4421 Robben	Leeuwarder Courant, 6. September 1831, 17. Juli 1832; Schiffsjournal, FM
1832	Jan Mayen, Spitzbergen	1 Wal, 3354 Robben	1 Wal, 3500 Robben	Leeuwarder Courant, 3. August 1832, 16. Juli 1833; Schiffsjournal, FM
1833	Jan Mayen, Spitzbergen	3 Wale, 150 Robben	3 Wale, Zahl der Robben nicht angeg.	Leeuwarder Courant, 13. September 1833
1834	Jan Mayen, Spitzbergen	–	1 Wal, ca. 105 Robben	Gemeentearchief Harlingen 1378, Nr. 6 (14. Oktober) und D/98 (20. Oktober). 7150 Gulden Prämie für <i>wanvangst</i>
Gesamt		4 Wale, 8879 Robben	5 Wale, ca. 9437 Robben	

Tabelle 5 Fangzahlen von Hendrik Rickmers, Kapitän der Pinke SPITSBERGEN (251 Tonnen, Baujahr 1829), 1830–1834. »FM« bezeichnet in den Journalen der Sammlung des Friesen-Museums in Wyk auf Föhr genannte Fänge.



Abb. 2 Das Walfangschiff HARLINGEN, gefangen im Eis der Melville Bay (nördliche Baffin Bay), August 1826. Das Schiff ging auf seiner Jungfernfahrt verloren. Gemälde von Herman Siderius (1819–1892), Öl auf Leinwand, um 1850. (Slg. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

Es waren harte Zeiten für die Sociëteit, und zwischen 1824 und 1832 zahlte die Firma ihren Aktionären keinerlei Dividende aus. Sehr häufig wurden die Prämien von der niederländischen Regierung bereitgestellt, nicht nur für die Ausrüstung und sichere Wiederkehr der Schiffe, sondern auch für den *wanvangst*, wenn die Fänge sehr enttäuschend waren. Im Jahre 1833 wurde eine allgemeine Aktionärsversammlung einberufen, auf der beschlossen wurde, die Aktivitäten für mindestens ein weiteres Jahr fortzusetzen. Jedoch zwang eine wieder einmal schlechte Saison die Sociëteit dazu, ihre Gebäude, Schiffe und Zubehör zu verkaufen.

Weil die Firma 1834 aufhörte zu existieren, wurden die zwei noch in Betrieb befindlichen Schiffe (SPITSBERGEN und NEDERLAND) in Amsterdam zwangsversteigert. Die Harlinger Firma Barend Visser & Sohn, allbekannt und in Walfangreisen sehr erfahren, erstand sie beide. Visser bezahlte 15 227 Gulden für die fünf Jahre alte SPITSBERGEN, bedeutend mehr als die 6635 Gulden, die sie für die viel ältere NEDERLAND bezahlen musste.⁶

Mit dem Verschwinden der Sociëteit und der erneut auf der Bühne erschienenen Firma Barend Visser & Sohn schien ein neuer Tag für den niederländischen Walfang in der Arktis angebrochen zu sein. Wal- und Robbenfang wurden weiter von Harlingen aus betrieben. Zwischen 1835 und 1864 investierten Visser & Sohn ungeheure Summen in die Ausrüstung der Schiffe und das Anheuern der Besatzungen. Diese Investitionen wurden von der niederländischen Regierung wiederum teilweise zurückerstattet, wenigstens bis

1855. In diesem Jahr beschloss der liberale Ministerpräsident J.R. Thorbecke, dass jede finanzielle Unterstützung seitens der Regierung beendet werden sollte. Risiken und Gewinne sollten künftig den Unternehmern zufallen und nicht länger der nationalen Regierung.

Eines der Schiffe, das die Sociëteit erworben hatte, war in Itzehoe bei Hamburg gebaut worden. Mit dem Wechsel des Eigentümers im Jahre 1826 wurde es auf den Namen NEDERLAND getauft und segelte bis 1834 für die Sociëteit. 1835 erhielt das Schiff den Namen DIRKJE ADEMA, vielleicht der Name der ersten Gattin von Dirk Cornelis Zijlstra, einem wichtigen ortsansässigen Kaufmann und Geschäftsführer der Sociëteit.⁷ Die DIRKJE ADEMA fuhr weitere 27 Jahre in Diensten der Firma Barend Visser & Sohn und fand ihren Weg in arktische Gewässer sogar bis 1864.⁸

Die SPITSBERGEN machte 1853 ihre letzte Fahrt in die Arktis und wurde in diesem Jahr einem Harlinger Holzkaufmann verkauft. Mit ihrem Beitrag zu den niederländischen Walfangreisen stellte die Firma Barend Visser & Sohn einen nationalen »Rekord« auf: Kein anderes niederländisches Unternehmen hat es fertiggebracht, seine Schiffe über eine solch lange Periode (immerhin 30 Jahre) für Fangfahrten auszurüsten.

Hendrik und Hinrich Braren Rickmers

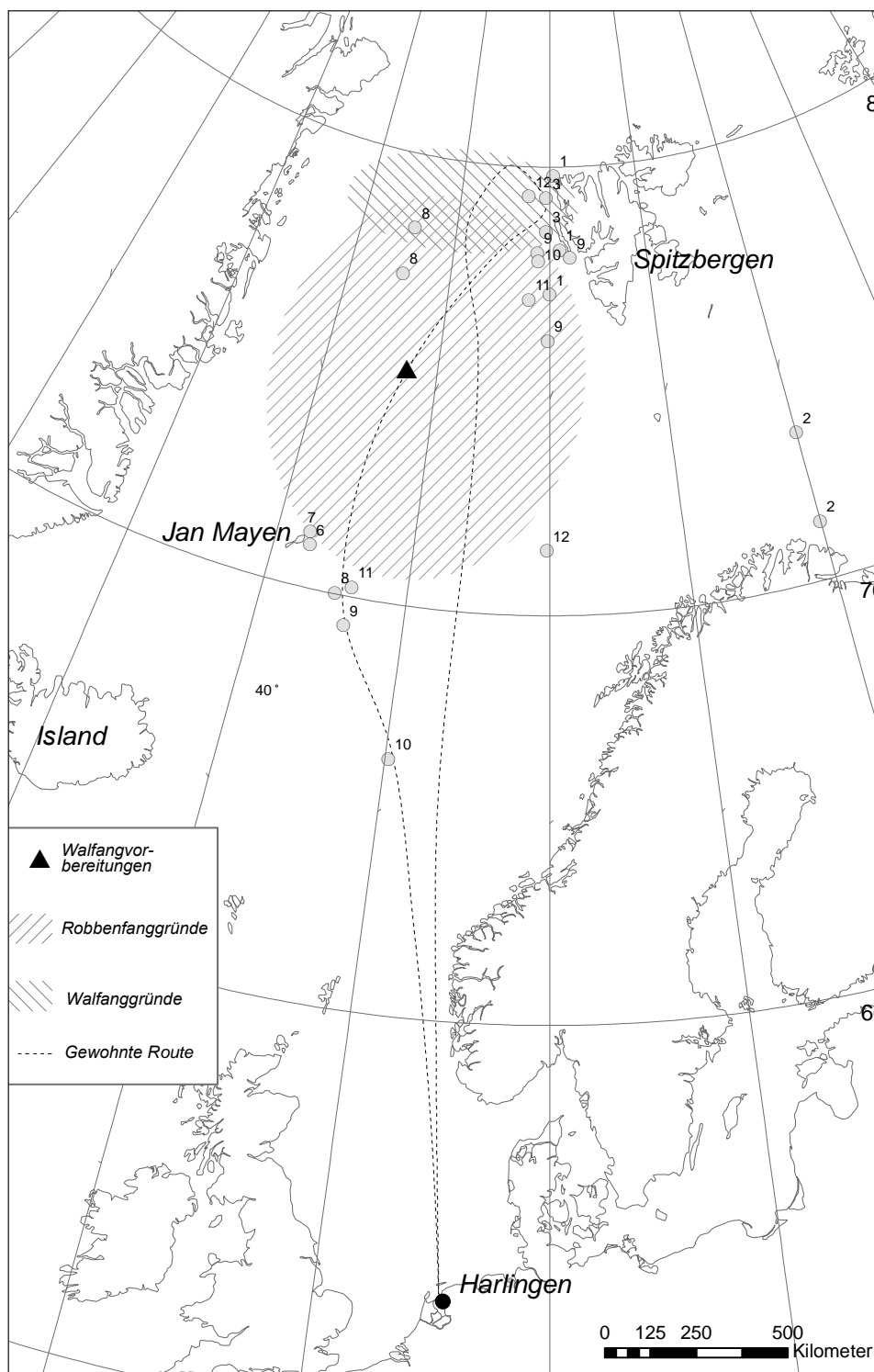
Hendrik Rickmers blieb der Walfangtätigkeit treu und war seinen neuen Herren sehr ergeben. Seine erste Fahrt als Kapitän unter den neuen Eigentümern unternahm er 1835. In diesem Jahr fuhr er mit der SPITSBERGEN vom Harlinger Hafen aus. Die Fahrten der Jahre 1836 und 1837 verliefen ohne besondere Ereignisse. Dagegen sollte das Jahr 1838 den Führer Inselbewohnern und den Bürgern Harlingens in Erinnerung bleiben. Ab diesem Jahr bestand die Walfangflotte aus zwei Schiffen: Hendrik Rickmers hatte die SPITSBERGEN unter seinem Befehl und ging zusammen mit seinem zweitältesten Sohn Hinrich Braren Rickmers (1810–1869), unter dessen Befehl das zweite niederländische Schiff, die DIRKJE ADEMA, stand, auf Fangreise nach Jan Mayen.

Die SPITSBERGEN verließ Harlingen am 23. März 1838.⁹ Drei Tage später lief die DIRKJE ADEMA aus, um zu den Jagdgewässern zwischen Jan Mayen und Spitzbergen zu gelangen.¹⁰ Die SPITSBERGEN erreichte das Eis am 14. April. Etwa einen Monat lang, bis zum 17. Mai, beschäftigten sich Hendrik Rickmers und seine Mannschaft vornehmlich mit dem Robbenfang und erlegten 562 Tiere.

Danach bereiteten sie sich auf die Aufnahme des Walfangs auf 76°20' nördlicher Breite vor. Der erste Wal wurde von Harpunier Hermann Stellmann am 24. Mai getötet. Einige Tage später, am 31. Mai, wurde ein zweiter Wal gefangen, dank des (Wal-)Fleischergesellen Jacob Schiphorst. Ein dritter Wal wurde am 22. Juni getroffen. Diesmal war Harpunier Christian Poppe derjenige, der den Fang und die Tötung des Tieres herbeiführte.

Vater und Sohn Rickmers haben sich während ihres Aufenthalts in den Jagdgebieten des

Abb. 3 (rechte Seite) Karte der arktischen Wal- und Robbenfanggründe, basierend auf den Angaben aus den Journalen von Hendrik Rickmers zwischen 1830 und 1840. Die Ortsangaben sind geschätzt, da Rickmers nur geografische Breiten, jedoch keine Längenangaben vermerkte. (Sig. Schokkenbroek/Zeichnung: Drs. Jelle van Lottum, 2008)



Öfteren getroffen. Hendrik Rickmers nennt seinen Sohn bei diesen Begegnungen immer nur Hinrich. Einmal, unter Hinweis auf ein gemütliches Treffen mit dem Schiff *HOFFNUNG* von J. Okken aus Flensburg am 18. Juni, bemerkt er, er sei an Bord *als ok mein Zoon*. Einige Leute der *SPITSBERGEN* unterstützten Hinrich Braren Rickmers zudem beim Walfang. In seiner Eintragung zum 3. Juni berichtet Hendrik Rickmers von einem Wal, der am 28. Mai auf 78°20' nördlicher Breite von der Mannschaft der *DIRKJE ADEMA* gefangen wurde. Hendrik Rickmers beschreibt das Häuten und Flensen des Säugetieres längsseits des Schiffes und fährt fort: ... *in welker vis onse speksneidersmaat Jacob Schiphorst de tweede harpoen had geschoten waar voor hij zal genieten 3 gulden / de geschoten harpoon aan boord bij Dkje* [*DIRKJE ADEMA*, Anm. d. Verf.].¹¹ Hendrik Rickmers war es anscheinend sehr wichtig zu bemerken, dass die Harpune nicht verloren ging, sondern im Besitz der Firma verblieb.

Nach rund viermonatiger Fangreise kehrten beide Schiffe nach Holland zurück, die *DIRKJE ADEMA* am 28. Juli, die *SPITSBERGEN* am 30. Juli 1838.¹² Hendrik Rickmers stand weiterhin in Diensten von Barend Visser & Sohn, bis zur Fangsaison 1842, als er durch Johan Both ersetzt wurde. Im Jahr zuvor war Hinrich Braren Rickmers durch Otto Mehlen ersetzt worden. Mit anderen Worten: Über einen Zeitraum von drei Jahren (1838–1840) befehligten Vater und Sohn Rickmers die gesamte niederländische Walfangflotte von zwei Schiffen (siehe Tabelle 6).

Jahr	Kapitän	Ziel	Ergebnis	FM	Quellen
1835	Rickmers, Hendrik	Jan Mayen, Spitzbergen	<i>eine beträchtliche Anzahl von Robben</i>	2694 Robben	LC, 24.3.1835, 14.7.1835, 11.8.1835, 12.7.1836; Handelsblad, 26.1.1835; Schiffsjournal, FM; J. van Sluijs: Nederlandse Koopvaardij-schepen 1800–1860, 43, 16
1836	Rickmers, Hendrik	Jan Mayen, Spitzbergen	3000 Robben	1522 Robben	LC, 8.3.1836, 4.7.1837; Schiffsjournal, FM
1837	Rickmers, Hendrik	Jan Mayen, Spitzbergen	schlechter Fang, Prämie wegen <i>wanvangst</i>	1 Wal, 53 Robben, 1 Narwal	LC, 21.3.1837, 15.8.1837; Schiffsjournal, FM
1838	Rickmers, Hendrik Rickmers, Hinrich B.	Jan Mayen, Spitzbergen Jan Mayen, Spitzbergen	3 Wale, 600 Robben 4 Wale, 130 Robben	3 Wale, 600 Robben 4 Wale	LC, 27.3.1838, 7.8.1838, 2.7.1839; Schiffsjournal, FM Handelsblad, 26.1.1835; J. van Sluijs: Nederlandse Koopvaardij-schepen 1800–1860, 43, 16; LC, 3.4.1838, 31.7.1838, 2.10.1838, 2.7.1839

Jahr	Kapitän	Ziel	Ergebnis	FM	Quellen
1839	Rickmers, Hendrik	Jan Mayen, Spitzbergen	? Gesamt- ergebnis: 1 kleiner Wal, 1000 Robben; schlechter Fang, Prämie wegen <i>wanvangst</i>	252 Robben, 2 Narwale [1 Wal, 450 Robben]	LC, 19.3.1839, 13.8.1839; Schiffsjournal, FM LC, 19.3.1839, 13.8.1839, 14.7.1840; Schiffsjournal, FM
1840	Rickmers, Hendrik	Jan Mayen, Spitzbergen	? 1800 Robben; schlechter Fang, Prämie wegen <i>wan- vangst</i>	1186 Robben [600 Robben]	LC, 17.3.1840, 11.8.1840; Schiffsjournal, FM (11.3.–6.8.) LC, 17.3.1840, 18.8.1840
1841	Rickmers, Hendrik	Grönland	? ?		LC, 16.3.1841, 3.8.1841 LC, 16.3.1841, 3.8.1841
	Mehlen, Otto	Grönland			
Gesamt			8 Wale, mindestens 6530 Robben	9 Wale, 7357 Robben, 3 Narwale	

Tabelle 6 Einsätze von Hendrik Rickmers (SPITSBERGEN) und Hinrich Braren Rickmers (DIRKJE ADEMA) im niederländischen Wal- und Robbenfang, 1835–1841. »FM« bezeichnet in den Journalen der Sammlung des Friesen-Museums in Wyk auf Föhr genannte Fänge. »LC« = Leeuwarder Courant.

Wie bereits erwähnt, beziehen sich die Schiffsjournale im Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum auf die Jahre 1830–1840 und 1846–1848. Problematisch ist die geringe Zahl von Daten zum Fangergebnis des Jahres 1846. Wir kennen lediglich das Datum des Auslaufens der beiden Schiffe aus Harlingen, den 3. März.¹³ Darüber hinaus reduzieren sich die Quellen auf einige wenige in der in Leeuwarden erschienenen Zeitung enthaltene Informationen zur DIRKJE ADEMA. Demnach kehrte der Walfänger am 28. Juli 1846 mit einer enttäuschenden Ladung von 300 bis 400 Robben wieder in den heimatischen Hafen zurück.¹⁴

Etwas mehr wissen wir von der SPITSBERGEN. Auch hier haben sich die Schiffsjournale als unschätzbar erwiesen. Der Schriftführer, der in seiner sehr kleinen, fast unleserlichen Handschrift die drei Journale für die Jahre 1846–1848 verfasste, benennt in deutscher Sprache einen gewissen Johan Both als Kapitän. Dank einer undatierten Besatzungsliste in der Sammlung des Friesen-Museums, die sich dem Jahr 1845 oder 1846 zuordnen ließ, wissen wir, dass ein Christoffer Osenburgen in dieser Zeit unter diesem Schiffsführer als erster Matrose diente. Es kann also gut sein, dass er die drei besagten Journale geführt hat.

Die SPITSBERGEN fuhr anscheinend am 27. Februar 1846 mit einer 43-köpfigen Besatzung auf Walfang aus. Am nächsten Tag kamen noch sieben Walfänger hinzu. Die Periode vom 24. März bis zum 9. Mai ist im Schiffsjournal überschrieben mit *Journal im Grönland auf der Robbenküste*. Während dieser Zeit kreuzte die SPITSBERGEN zwischen 71° und 72° nördlicher Breite. Mehrere Male findet sich im Journal der Kapitän der DIRKJE ADEMA, Otto Mehlen, erwähnt. Letztlich entschloss sich Kapitän Both nach erfolgloser Fahrt mit 79°03' als höchster nördlicher Breite zur Rückkehr nach Harlingen. Der Journalführer nennt den 2. August als Ankunftsdatum, erwähnt jedoch leider keine Fangergebnisse.

Eine Ausgabe der provinziellen Zeitung aus dem Jahr 1847 enthält den Jahresbericht für 1846 und bestätigt einerseits die schlechten Resultate in diesem Jahr, andererseits die Zahl der Robben, die von der Mannschaft an Bord der SPITSBERGEN gefangen wurden. Der Gouverneur erwähnt nämlich eine Gesamtzahl von 700 Robben. Es wurden jedoch keine Wale getötet, weswegen auch die Prämie für den *wanvangst* zuerkannt wurde. Der Gouverneur schloss den Bericht allerdings dennoch positiv, indem er feststellte, dass die Erwartungen für das Jahr 1847 höher seien, gestützt auf günstige Nachrichten aus den Walfanggebieten.¹⁵

Dank der Journale verfügen wir über Daten zur Walfangsaison des Jahres 1847. Beide Schiffe liefen ziemlich früh aus dem Harlinger Hafen aus, die SPITSBERGEN mit einer Besatzung von 49 Mann am 2. März, die DIRKJE ADEMA unter Kapitän Otto Mehlen bereits am 8. Februar. Möglicherweise wollte die Firma auf diese Weise die Jagdzeit verlängern, um auf diese Weise die sehr schlechten Fangergebnisse des Vorjahres aufzuholen.

Diese geänderte Taktik sollte sich als richtig erweisen. Der »Leeuwarder Courant« vermeldete die Rückkehr Mehlen mit seiner DIRKJE ADEMA in den Heimathafen für den 12. Juli, *mit Robben*.¹⁶ Johan Both lief erst später, am 31. Juli 1847, mit mehr als 5500 Robben und einem halben Wal in Harlingen ein. Zudem war es Johann Hollmann zusammen mit seinem Kapitän L. Mein am 3. Juni gelungen, einen Wal zu harpunieren und zu erlegen.¹⁷

Auch diese Daten wiederum können und sollten überprüft werden anhand der im Jahresbericht des Gouverneurs enthaltenen Informationen.¹⁸ Der Bericht für das Jahr 1847 löst jedoch Befremden aus, da die Unternehmensergebnisse paradox dargestellt werden. Zum einen wird berichtet, dass keine Wale gefangen worden seien, zum zweiten fand ein bizarres Gerücht über den Verlust eines Walfangschiffes – für dessen Bestätigung es, im Nachhinein betrachtet, keinen Grund gibt – Aufnahme in den Bericht des Gouverneurs, und zum dritten wird darauf verwiesen, dass der Robbenfang sehr viel eingebracht habe. Insgesamt seien 14 400 Robben erlegt worden. Daraus dürfen wir schließen, dass die DIRKJE ADEMA etwa 9000 Robben mit nach Hause gebracht haben muss. Wegen der seinerzeit außerordentlich niedrigen Preise für Öl und Pelze lässt sich die Jagdsaison 1847 somit nur schwerlich gewinnbringend nennen.

Zu den Fangreisen des Jahres 1848 bietet der Jahresbericht kaum Auswertbares und der Zeitung lässt sich lediglich entnehmen, dass die DIRKJE ADEMA am 30. Juli leer zurückkehrte.¹⁹ Recherchen im Gemeentearchief Harlingen haben jedoch wesentlich mehr Informationen ergeben. In den Archiven der beim Stadtrat eingegangenen Korrespondenz finden sich zwei Briefe von Barend Visser & Sohn vom 12. und 25. August 1848 mit Anga-

ben zu den von beiden Schiffsbesatzungen gemachten Fängen und den gewonnenen Mengen an Walöl. Demzufolge lieferte die DIRKJE ADEMA nur vier Fässer mit Fett, die 11½ *kwartelen* Öl ergaben, die SPITSBERGEN sogar noch weniger, lediglich ein Fass mit Fett, das etwa 3/4 eines *kwarteel*²⁰ ergab. Diese Information wird bestätigt durch das Journal der SPITSBERGEN im Friesen-Museum auf Föhr. Das Schiff hatte Harlingen am 6. März verlassen und drei Wochen später nach sehr ruhiger Fahrt ohne nennenswerte Ereignisse Grönland erreicht. Am 11. August 1848 war die SPITSBERGEN wieder in den sicheren Heimathafen eingelaufen. Kein Wunder also, dass das Walfangunternehmen für beide Schiffe die Prämie für den *wanvangst* beantragte.²¹

In diesem Jahr geschah jedoch etwas Interessantes, denn einige Monate nach seiner Rückkehr mit der DIRKJE ADEMA erschien der Name Otto Mehlens in der Zeitung. Zwischen den Walfangreisen hat er offenbar versucht, als Kapitän der VRIESLAND nebenbei etwas Geld zu verdienen, allerdings ohne Erfolg, denn laut Zeitungsbericht kehrte er am 20. September mit einem »leeren« Schiff, dessen Ladung zumindest nicht spezifiziert wird, nach Amsterdam zurück.²²

Beide Kapitäne müssen wegen der enttäuschenden Fangergebnisse wohl sehr frustriert gewesen sein. Der Jahresbericht 1848 des Gouverneurs macht in dramatischer Weise deutlich, wie außerordentlich niedrig die Resultate des niederländischen Wal- und Robbenfangs waren: Beide Schiffe zusammen brachten nicht mehr als 109 Robben nach Hause (wobei ein Schiff nur neun an Bord hatte).²³ Leider fehlen in dem Bericht Angaben zu der bereits laufenden Fangsaison 1849, die Johan Boths letzte in Diensten von Visser & Sohn war. Sein Nachfolger in den folgenden drei Jahren (1850–1852) wurde P. Nagel.²⁴

Nachspiel

Der Wal- und Robbenfang unter niederländischer Flagge endete nicht, als der Führer der Schiffsjournale im Jahre 1848 seine Feder niederlegte. Barend Visser & Sohn organisierten weiterhin Fangreisen, und andere Firmen nach ihnen. Erst im Jahre 1885 lief die letzte Expedition unter niederländischer Führung aus dem Hafen von Tønsberg, Norwegen, aus. Inzwischen war die deutsche Expertise, die sehr geschätzt und während der Jahre 1820 bis etwa 1850 recht weit verbreitet genutzt worden war, etwa ab 1860 durch norwegisches Mannschafts-Know-how ersetzt worden.

Anmerkungen:

- 1 Bis zu dieser Zeit ist kaum etwas zum niederländischen Wal- und Robbenfang im 19. Jahrhundert veröffentlicht worden, ausgenommen C. de Jong: *Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart*. Drei Bände. Pretoria, Johannesburg 1972, 1976–1978 (für die vorliegende Arbeit war Bd. 2, S. 449–494 sehr hilfreich); F.J.A. Broeze: *Whaling in the Southern Oceans. The Dutch Quest for Southern Whaling in the Nineteenth Century*. In: *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek (ESHJ)* 40, 1977, S. 66–112. Siehe auch C. de Jong: *Westerse walvisvangst in Oost-Indië in de 19e eeuw*. Amsterdam 1995. – Ich selbst bin mit einer Doktorarbeit zu diesem Thema beschäftigt gewesen: J.C.A. Schokkenbroek: *Trying-out. An Anatomy of Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century, 1815–1885*. Amsterdam 2008.
- 2 Siehe Stadsarchief Amsterdam, Archief van de Waterschout, Inv.-Nrn. 38, 95 (5. April 1815), 99 (26. März 1816), 110 (22. März 1819); de Jong, *Geschiedenis* (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 451, Bd. 3, S. 155; J. van Sluis: *Nederlandse koopvaardijschepen 1800–1860*. Unveröff. Schiffsliste, o.O., o.J., 205.
- 3 De Jong, *Geschiedenis* (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 451.
- 4 Stadsarchief Amsterdam, Archief van de Waterschout, Inv.-Nrn. 38, 113 (22. März 1820), 116 (23. Februar

- 1821), 118 (23. Februar 1822), 120 (7. März 1823), 122 (20. Februar 1824), 124 (25. Februar 1825). Siehe auch Leeuwarder Courant, 26. Oktober 1825; de Jong, Geschiedenis (wie Anm. 1), Bd. 3, S. 155f. und Tafel 5, S. 164; van Sluijs (wie Anm. 2), 205f.; G.J. Honig: Uit den gulden bijkorf. Genealogisch-historisch-economische studien over Zaanse families. Koog aan de Zaan 1952, S. 39.
- 5 Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum, Archiv A3M 431 (Journale 1830–1840). Weiter gibt es in der Museumsammlung noch drei Journale zu den Fangreisen der SPITSBERGEN der Jahre 1846–1848 (Archiv A3M 432), die der Verfasser in den kommenden Jahren zu bearbeiten und zu veröffentlichen beabsichtigt.
 - 6 Handelsblad, 26. Januar 1835; van Sluijs (wie Anm. 2), 43, 16.
 - 7 Dirk Cornelis Zijlstra gehörte zu einer am Ort sehr angesehenen Familie, heiratete 1803 Dirkje Adema und besaß einige Grundstücke, die er verpachtete. Er war auch Eigentümer eines 30 Fuß langen Kutters und eines *chais*, einer Art Kutsche mit einem Pferd. Zuletzt erhielten er und sein Handelspartner Fontein für Butter- und Käselieferungen beträchtliche Summen (Gemeentearchief Harlingen, Buchnr. 204; Volkszählung 1839; siehe auch Buchnrn. 1133, 1138, 1139, 1140, 1141 für Lebensmittellieferungen zwischen 1801–1809). Auszahlungen erfolgten durch den Gutsverwalter (*rentmeester*) des örtlichen Waisenhauses. Bislang ließ sich keine Erklärung finden, warum das Schiff vermutlich auf den Namen von Zijlstras Gattin getauft wurde, obwohl er selbst zu diesem Zeitpunkt offenbar nicht mehr im Walfang tätig war.
 - 8 Van Sluijs (wie Anm. 2), 80. Mehr zur DIRKJE ADEMA bei S. Haagsma: Friesland's Groenlandvaart. In: Ons Zeewezen 1904, S. 310–314; J. v.d. Weide: Het leven aan boord van de Dirkje Adema. In: Ons Zeewezen 1921; Handelsblad, 27. Februar 1857.
 - 9 Leeuwarder Courant, 27. März 1838. Mein Dank gilt Frau Jutta Kollbaum-Weber vom Friesen-Museum, Wyk auf Föhr, und Herrn Rheinhardt Jannen, Archivar der Ferring Stiftung auf der Insel Föhr, für ihre Hilfe bei der Feststellung der Beziehung zwischen Hendrik und Hinrich Braren Rickmers.
 - 10 Leeuwarder Courant, 3. April 1838.
 - 11 H. Rickmers, Schiffsjournal SPITSBERGEN, 3. Juni 1838: *in welchen Fisch unser Fleischersgeselle Jacob Schiphorst die zweite Harpune geschossen hatte wofür er 3 Gulden genießen wird / die geschossene Harpune befindet sich an Bord der DIRKJE ADEMA.*
 - 12 Leeuwarder Courant, 31. Juli und 7. August 1838.
 - 13 Leeuwarder Courant, 10. März 1846.
 - 14 Leeuwarder Courant, 4. August 1846.
 - 15 Leeuwarder Courant, 19. Juli 1847; Jahresbericht des Gouverneurs, 37.
 - 16 Leeuwarder Courant, 20. Juli 1847. Diese Ausgabe nennt den 4. Februar als Auslaufdatum der SPITSBERGEN.
 - 17 Leeuwarder Courant, 10. August 1847. Das Schiffsjournal im Friesen-Museum nennt eine abweichende Zahl von 4763 Robben, die von der Mannschaft der SPITSBERGEN erlegt wurden.
 - 18 Leeuwarder Courant, 11. Juli 1848; Jahresbericht des Gouverneurs, 37.
 - 19 Leeuwarder Courant, 8. August 1848.
 - 20 1 *kwartel* = 232,8 Liter.
 - 21 Gemeentearchief Harlingen 1648: fol. 125, Nr. 991 und 1037.
 - 22 Leeuwarder Courant, 26. September 1848.
 - 23 Leeuwarder Courant, 13. Juli 1849; Jahresbericht des Gouverneurs, 44.
 - 24 Gegen Ende seiner langen und erfolgreichen Karriere trat Johan Both zwischen 1858 und 1870 erneut als Schiffskapitän in die Dienste von Barend Visser & Sohn. Siehe G.N. Bouma: Lijst van Harlinger Koopvaardijkapiteins. Haren 1997, S. 2.

Danksagung:

Ich danke Drs. Barend Verkerk und Erik Hoops herzlich für die Erstellung der deutschen Fassung. Für die Unterstützung meiner Arbeit danke ich ferner der Ferring Stiftung in Alkersum auf Föhr.

Father and Son, Whales and Seals: The Rickmers Family of Föhr and Their Involvement in Dutch Whaling and Sealing in the Nineteenth Century (1830–1841)

Summary

The contribution on Dutch whaling and sealing investigates the extent and significance of German whalers active on Dutch ships in the nineteenth century. Special tribute is paid to the activities of two whalers from the island of Föhr, Hendrik Rickmers and his son Hinrich Braren. Describing altogether fourteen expeditions, the logbooks which have come down to us are of major importance for understanding the organization and practice of Dutch whaling and sealing some 170 years ago.

Père et fils, baleines et phoques : la famille Rickmers de l'île de Föhr et sa participation à la pêche à la baleine et à la chasse au phoque néerlandaise au XIX^e siècle (1830–1841)

Résumé

L'article sur la pêche à la baleine et la chasse au phoque néerlandaise analyse l'envergure et l'importance de l'emploi des baleiniers allemands sur les navires néerlandais au XIX^e siècle. Il sera particulièrement rendu hommage à deux baleiniers de l'île de Föhr, Hendrik Rickmers et son fils Hinrich Braren. Les journaux de bord qui nous sont parvenus et qui décrivent au total 14 traversées, revêtent une grande importance quant à la compréhension de l'organisation et de l'exécution de la pêche à la baleine et de la chasse au phoque néerlandaise il y a 170 ans.